

船舶事故調査報告書

令和2年1月8日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成31年1月28日 08時00分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖岬南東方沖 伊良湖岬灯台から真方位127°20海里（M）付近 （概位 北緯34°22.7′ 東経137°20.3′）
事故の概要	漁船 橘丸は、南南東進中、また、漁船 幸洋丸は、北東進中、両船が衝突した。 橘丸は、右舷船首部に擦過傷を生じ、また、幸洋丸は、左舷船首部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成31年2月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 橘丸、14トン AC2-4227（漁船登録番号）、個人所有 17.45m（Lr）×4.30m×1.58m、軽合金 ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和63年10月21日 B 漁船 幸洋丸、9.42トン ME2-6048（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×3.10m×0.97m、FRP ディーゼル機関、323.60kW、昭和52年2月5日 第252-5415号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年8月26日 免許証交付日 平成26年10月27日 （令和2年8月25日まで有効） B 船長B 男性 70歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年8月15日 免許証交付日 平成28年2月29日 （令和4年1月25日まで有効）

死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 左舷船首部外板に破口及び擦過傷、前部マストに折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、底びき網漁を行う目的で、平成31年1月27日18時00分ごろ、伊良湖岬南東方沖の漁場に向けて愛知県蒲郡市^{かたはら}形原漁港を出港した。</p> <p>A船は、漁場に到着して操業を行い、28日07時50分ごろ、3回目の操業を終えたのち、4回目の操業場所に向けて約8～9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により南南東進した。</p> <p>船長Aは、4Mレンジとしたレーダーで、約3～4M南方にいる僚船2隻の他に船舶が見当たらなかったため、後部甲板に移動し、甲板員Aと共に次の操業に備えて網の準備作業を行っていた。</p> <p>船長Aは、08時00分ごろ、衝撃を感じて船首方を確認したところ、A船の船首部とB船の左舷船首部とが衝突したのを認めた。</p> <p>A船は、船長Aが本事故の発生を所属する漁業協同組合に連絡し、B船を三重県志摩市^{あのり}安乗漁港にえい航した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、引縄釣り漁を行う目的で、28日04時30分ごろ三重県志摩市^{こうか}甲賀漁港を出港し、伊良湖岬南東方沖の漁場に到着後、約6knの速力で自動操舵により北進しながら操業を開始した。</p> <p>B船は、船長Bが、右舷前方に潮目を見つけたので右転して北東進したのち、左舷船首方にA船を視認し、A船とは横切り関係にあり、A船がB船の進路を避ける立場なので、いずれA船がB船を避けると思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、操舵室後方の左舷側の椅子に腰を掛け、魚群探知機を見ていたところ、A船が左舷船首方至近に接近していることに気付いたので機関を後進としたものの、左舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船首部に破口が生じ、船長Bが自力での航行が困難なので船長Aにえい航を依頼し、安乗漁港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
その他の事項	船長Aは、平成17年ごろから他の漁船に船長、甲板員として乗り組んで三重県沖及び静岡県沖の海域で操業を行い、平成30年7月ごろから本船に船長として乗り組み、主として本事故発生海域で操業を行っていた。

船長Aは、後部甲板で網の準備作業に集中しており、周囲の見張りがおろそかになっていたと本事故後に思った。

船長A及び甲板員Aは、救命胴衣を着用していなかった。

船長Bは、貨物船の乗船経験が約34年で、漁船の乗船経験が約21年あり、本事故発生海域を幾度も航行した経験があった。

船長Bは、汽笛を吹鳴するなど、早期に衝突を避けるための動作を取れば良かったと本事故後に思った。

B船の引縄釣り漁は、両舷から各2本（操舵室後部及び船尾部）の竿を出し、竿から道糸、ヒコーキ等（擬似餌に動きをつける漁具）、擬餌針とつながっている8本の仕掛けを海中に投入して行っていた。

（図1参照）

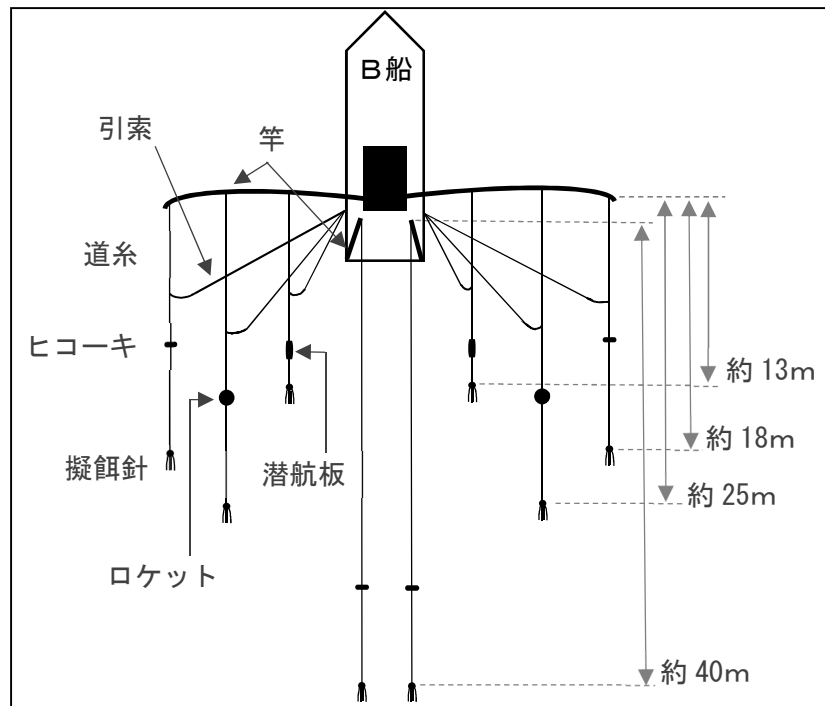


図1 引縄釣り漁概略図

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象等の関与
判明した事項の解析

A あり、B あり
A なし、B なし
A なし、B なし

A船は、伊良湖岬南東方沖を南南東進中、船長Aが、後部甲板で網の準備作業に意識を向けて航行を続けたことから、B船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。

B船は、伊良湖岬南東方沖を北東進中、船長Bが、左舷船首方にA船を認めた際、A船が左方から右方に横切る態勢であったので、いずれA船がB船を避けると思い、魚群探知機に意識を向けて同じ針路及び速力で航行を続けたことから、衝突を避ける動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。

原因

本事故は、伊良湖岬南東方沖において、A船が南南東進中、B船が

	<p>北東進中、船長Aが後部甲板で網の準備作業に意識を向けて航行を続け、また、船長Bが、いずれA船がB船を避けると思い、魚群探知機に意識を向けて同じ針路及び速力で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航行中は、操舵室を離れずに目視及びレーダーにより常時適切な見張りを行うこと。 ・ 他船に対して継続的な見張りを行い、必要に応じて汽笛の吹鳴等を実施し、衝突を避けるための措置をとること。 ・ 甲板上で作業を行う場合には、救命胴衣を着用すること。

付図1 事故発生経過概略図

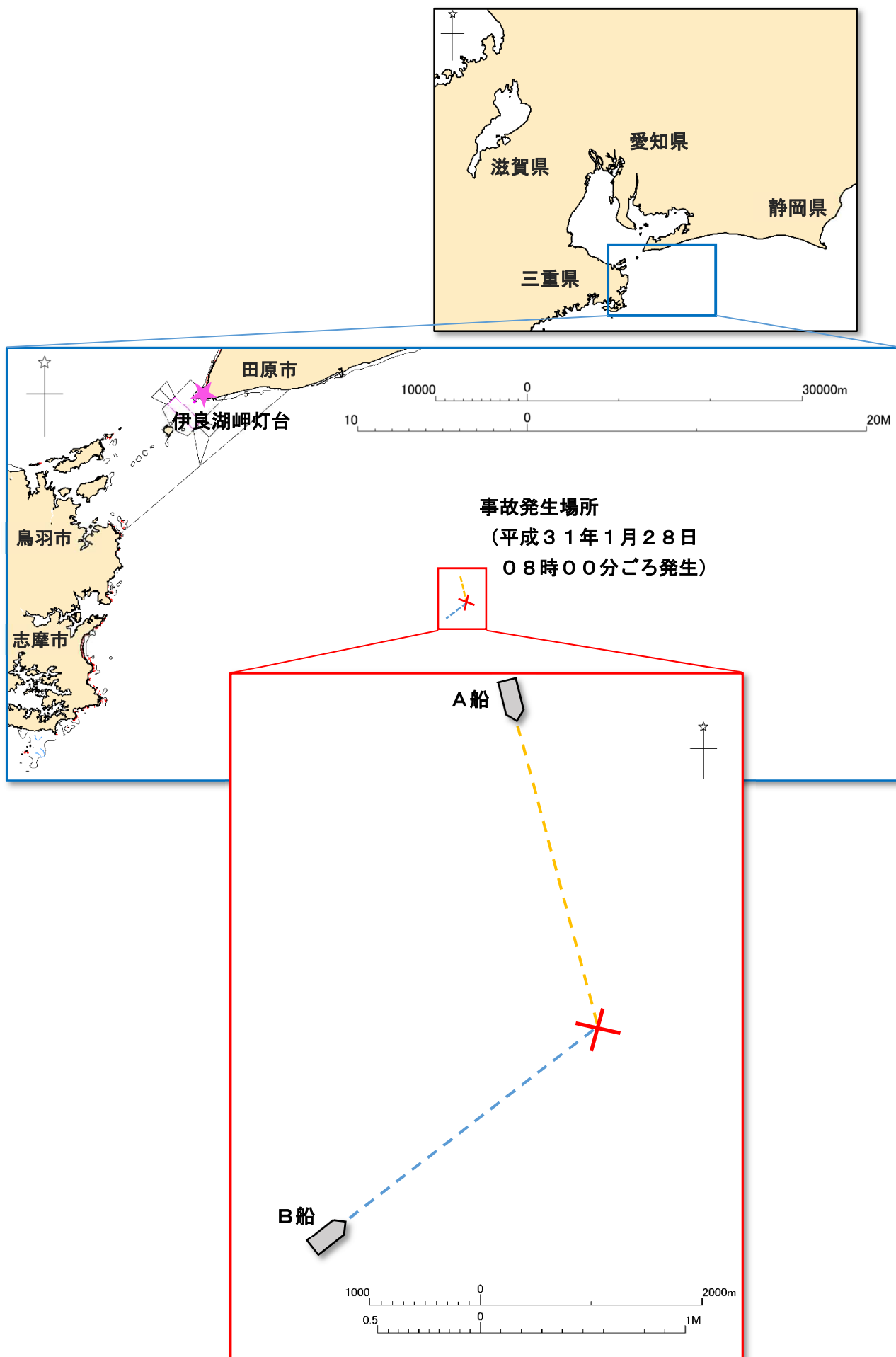


写真1 A船



写真2 B船

